



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

३]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई ५, २०००/वैशाख १५, १९२२

NO. 48]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 5, 2000/VAISAKHA 15, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, ५ मई, २०००

सं. टीएएमपी/72/99-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार सीएचपीटी के दरों के मान में घाटशुल्क प्रभार के निर्धारण के लिए मैसर्स श्रीधर किलयरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड से अपने प्रायोगिक फर्मेंटेशन संयंत्र के आयात के वर्गीकरण के बारे में प्राप्त अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/72/99—सीएचपीटी

मैसर्स श्रीधर किलयरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

चेन्नई पत्तन न्यास

बनाम

प्रतिवादी

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला घाटशुल्क प्रभासों के निर्धारण के लिए मैसर्स श्रीधर किलयरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड से उनके प्रायोगिक फर्मेंटेशन संयंत्र के वर्गीकरण के बारे में प्राप्त अभ्यावेदन से संबंधित हैं। यह तर्क

दिया गया है कि सीएचपीटी ने अपने दरों के मान के शीर्षक सं0 95ख, जो मद सं0 50, जो 0.11 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार लगाने वाले 'पुर्जों के साथ संयंत्र और मशीनरी' से संबंधित है, की बजाय 'अन्यत्र शामिल नहीं सामग्रियों' से संबंधित है, के अधीन 0.44 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क संग्रहित किया है ।

2. मैसर्स श्रीधर किलयरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड ने अपने तर्क के समर्थन में निम्नलिखित अनुरोध किया है :

- (i) मैसर्स ऑर्चिड केमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड ने औषधियों के विनिर्माण में प्रयुक्त तीन प्रायोगिक फर्मेंशन संयंत्रों का आयात किया है । मशीनरी में निम्नलिखित पुर्जे शामिल हैं :
 - (क) जैकेट और विसंवाहन के साथ 1 किलोली, 0.3 किलोली और 0.05 किलोली रिएक्टर ।
 - (ख) मिश्रण मशीन ।
 - (ग) द्रव और वायु फिल्टर ।
 - (घ) प्रेशर और सोलोनॉयड वाल्व ।
 - (ङ) उष्मा परिवर्तक (एक्सचेंजर) ।
- (ii) सभी पुर्जों को एक साथ संयोजित किया और एक इकाई के रूप में आयातित किया गया है तथा बीजक में भी केवल एक मूल्य दिया गया है ।
- (iii) सीमाशुल्क प्राधिकारियों ने अध्याय शीर्षक 'घरेलू प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त किस्म की मशीनरी अथवा संयंत्र के अतिरिक्त मशीनरी, संयंत्र और प्रयोगशाला उपस्कर' के अधीन परेषण का निर्धारण किया है ।

3. चूंकि, आयातक को मशीनरी की अत्यावश्यकता थी, किलयरिंग एजेंट ने सीएचपीटी द्वारा लांगे गए अनुसार पहली बार में 0.44 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क अदा करके परेषण का निपटान कराया और तत्पश्चात सीएचपीटी के दरों के मान की मद सं0 50 के अधीन आयात का पुनः वर्गीकरण करके अधिक राशि की वापसी के लिए पत्तन न्यास से अनुरोध किया । तथापि, उनका अनुरोध सीएचपीटी द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है ।

4. सीएचपीटी तथा साथ ही मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई) से टिप्पणियां मांगी गई थीं ।

5. एमसीसीआई ने निम्नलिखित अनुरोध किया है :-

- (i) सीएचपीटी के दरों के मान में मान-क, सामान्य अध्याय-II की मद सं0 50 के अधीन स्पष्ट शीर्षक 'घाटशुल्क' है, जो 'सभी किस्म की मशीनरी और उसके पुर्जों को शामिल करता है । ऐसा होते हुए वर्गीकरण 0.11 प्रतिशत का घाटशुल्क लगाने वाली मद सं0 50 के अधीन किया जाना चाहिए ।
- (ii) सीमाशुल्क ने मद को सीमाशुल्क प्रशुल्क 8419.89 के अधीन वर्गीकृत किया है, जो 'मशीनरी, संयंत्र अंथवा प्रयोगशाला उपस्कर' शामिल करता है । सीमाशुल्क ने मशीनरी को एकल इकाई के रूप में आयातित मद स्वीकार किया है ।

(iii) सीएचपीटी द्वारा क्रम सं0 95-ख—‘अन्यत्र अनिर्दिष्ट सामग्रियां’ के अधीन मद का वर्गीकरण करना और 0.44 प्रतिशत पर घाटशुल्क संग्रहित करना सही नहीं है, जब “सभी किसी की मशीनरी और उसके पुर्जे” के लिए क्रम सं0 50 के अधीन विशिष्ट शीर्षक है ।

6. सीएचपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित आधार पर अपने तर्क का औचित्य दिया है :

(i) जैसा कि प्रवेश के बिल में दिया गया है, विवरण ‘प्रायोगिक फर्मेंटेशन संयंत्र और उसके अतिरिक्त तथा सहायक पुर्जे’ के लिए है । यद्यपि, पार्टी ने दास्तव में मशीनरी के रूप में आयातित कार्गो लिया है, परंतु लदान दस्तावेजों के अनुसार यह प्रायोगिक फर्मेंटेशन संयंत्र के लिए अतिरिक्त उपस्कर, अतिरिक्त सहायक उपकरण, पाइप और उपकरण व्यवस्था है और लदान दस्तावेजों अथवा बीजक में कहीं भी ‘मिश्रण मशीन’ का उल्लेख नहीं पाया गया है ।

(ii) संयंत्र और मशीनरी का अर्थ एक और समान वस्तु नहीं होता । यद्यपि, संयंत्र में अन्य चीजों के अतिरिक्त स्वयं मशीनरी शामिल हो सकती है, संयंत्र शब्द मशीनरी का अर्थ सूचित नहीं करता ।

(iii) संयंत्र और मशीनरी की परिभाषाओं में भिन्नता और महालेखाकार (लेखापरीक्षा) और सरकार द्वारा दिए गए निर्देशों के कारण मद को 95-ख के अधीन वर्गीकृत करने का निर्णय लिया गया है । जब भी व्याख्या के लिए समावना होती है, पत्तन न्यास का किसी मद का ऐसे तरीके, जो उसके राजस्व के लिए लाभकारी हो, वर्गीकरण करना अधिकार होता है ।

(iv) सीएचपीटी के दरों के मान में ‘संयंत्र’ के लिए कोई पृथक वर्गीकरण नहीं है । इसलिए, पत्तन ने घाटशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए मद को 95-ख—‘अन्यथा अनिर्दिष्ट सामग्रियां’ के अधीन वर्गीकृत किया है ।

(v) अगर पार्टी का यह दावा कि संयंत्र और मशीनरी एक समान हैं, स्वीकार कर लिया जाता है, तो इससे एक रोचक स्थिति उत्पन्न हो सकती है, जहां यहां तक कि ‘वाहन’ को भी कम घाटशुल्क लगने वाली मशीनरी के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है ।

7. मैसर्स श्रीधर किलयरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड ने सीएचपीटी द्वारा किए गए उल्लेख का निम्नानुसार प्रत्युत्तर दिया है :

(i) मारतीय सीमाशुल्क डब्ल्यूटीओ. और डब्ल्यूसीओ. के हस्ताक्षरकर्ता के रूप में अंतर्राष्ट्रीय रूप से स्वीकृत नामावली की समरूप प्रणाली (एचएसएन) का अनुपालन करता है । किसी भी आयातित मद का वर्गीकरण महत्वपूर्ण है, क्योंकि इसमें कर, आयात पर कर आदि लगता है और इस प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क के पास आयात की विभिन्न मदों के वर्गीकरण में विशेषज्ञता रखने वाले योग्य अधिकारी हैं ।

(ii) सीमाशुल्क ने “मशीनरी” के रूप में आयात स्वीकार किया है ।

(iii) मौजूदा आयात प्रायोगिक फर्मेंटेशन संयंत्र के लिए ‘अतिरिक्त उपस्कर’ है और यह स्वयं अपने—आप में संयंत्र नहीं है ।

(iv) जब आयात मशीनरी का कोई उपस्कर है और जब मद सं0 ५० के अधीन पत्तन के दरों के मान में मशीनरी के लिए विशिष्ट शीर्षक है, तब भिन्न वर्गीकरण लागू करना गलत है ।

(v) पत्तन सेवा प्रदायक और एक सेवा उद्योग है। इसे उच्चतम दर पर प्रभारित करने की बजाय सही प्रशुल्क लागू करना चाहिए।

8. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित बहस हुई थी :—

मैसर्स श्रीधर विलयरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड

- (i) हमने जिसका आयात किया वह मशीनरी थी। इस संबंध में दिया गया स्पष्टीकरण सीमाशुल्क द्वारा स्वीकार किया गया था। तथापि, सीएचपीटी ने इसे स्वीकार नहीं किया है।
- (ii) हमने बीजक देने की अंतर्राष्ट्रीय पद्धति का अनुपालन किया है, जिसके लिए हमें दंडित नहीं किया जाना चाहिए।
- (iii) सीमाशुल्क कम करने के लिए अस्पष्ट वर्गीकरण करने का प्रश्न नहीं है—हमने उच्चतम शुल्क अदा किया है।
- (iv) सीमाशुल्क की नियम—पुस्तिकाएं विस्तृत हैं और उनका वर्गीकरण संपूर्ण संवीक्षा पर आधारित है।
- (v) जब तक सीमाशुल्क पूरी तरह संतुष्ट नहीं है, वे यहां तक कि सामग्रियां जारी नहीं करेंगे।

मद्रास थैम्बर ऑफ कॉर्मर्स एण्ड इंडस्ट्री

- (i) आवश्यक यह है कि इसके बारे में स्पष्ट हुआ जाए कि क्या यह एक मशीनरी है अथवा नहीं?
- (ii) यहां तक कि मशीनरी का पुर्जा भी मद सं0 50 के अधीन जाना चाहिए, 95—ख के अधीन नहीं।
- (iii) यह मशीनरी की संयुक्त इकाई के आयात का मामला है। सीएचपीटी मदकरण पर दबाव नहीं डाल सकता।
- (iv) यह एक सीमाशुल्क निर्मित मद है। उत्पाद की कोई विवरणिका नहीं है।
- (v) आयातकर्ता ने प्रक्रिया का ब्यौरा और आरेखन दिया है।
- (vi) सीएचपीटी को राजस्व को अधिकतम करने का विचार नहीं करना चाहिए। उसे सही प्रशुल्क लागू करना चाहिए।
- (vii) सीएचपीटी का तर्क कि बीजक में 'संयंत्र' उल्लिखित है, गलत है। यह केवल संयंत्र के लिए अतिरिक्त पुर्जा का वर्णन करता है।
- (viii) यह भिन्न भद्रों का मामला नहीं है। यह एकीकृत मद है। इसलिए, सीएचपीटी के दरों के मान की क्रम सं0 18 संगत नहीं है। अगर सीएचपीटी के आशय को स्वीकार कर लिया जाता है, तब सभी आयात मद 95—ख के अधीन चले जाएंगे।
- (ix) सीमाशुल्क प्रशुल्क का अध्याय 84 संगत है। अंतर्राष्ट्रीय रूप से इसे केवल मशीनरी के वर्गीकरण के रूप में माना जाता है। तदनुसार, इसने नामावली की समरूप प्रणाली अपनाई है। सीएचपीटी को भी इसे अपनाना और उसका अनुसरण करना चाहिए।

(x) ऐसे मामलों में पत्तन और सीमाशुल्क के बीच अत्यधिक अनुरूपता की अपेक्षा है। दो सरकारी निकायों को ऐसे बुनियादी मामलों में विभिन्न दृष्टिकोण अपनाने की अनुमति नहीं दी जा सकती। 'तटीय पोतों' की परिभाषा के मामले में भी ऐसा ही अस्वीकार्य मतभेद था। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इसका हल करना पड़ा था। इसी प्रकार, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इस मामले में भी व्यापक दृष्टिकोण अपनाना और विवाद का हल करना चाहिए।

सीएचपीटी के लिए कार्गो के वर्गीकरण के प्रयोजन के लिए नामावली की समरूप प्रणाली अपनाने में कोई आपत्ति नहीं हो सकती। पत्तन के पास सदैव उसकी स्थिति के संगत प्रशुल्कों का सेट हो सकता है। परंतु, वर्गीकरण मनमाना अथवा प्रतिकूल नहीं होगा; यह समरूप होगा।

चेन्नई पत्तन न्यास

(i) सीएचपीटी, सीमाशुल्क के वर्गीकरण द्वारा बाध्य नहीं है। उनके दर्जा निर्धारण की केवल एक किस्म है। सीएचपीटी या तो मूल्यानुसार अथवा वजन से कार्य करता है।

(ii) आयातकर्ता कहता है कि 'यह संयंत्र नहीं है' क्योंकि संभवतः 'संयंत्र' के लिए सीमाशुल्क दर अधिक होती है।

9. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और ऊपर दिए गए तथ्यों के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती हैः—

(i) यह मामला आवेदक फर्म द्वारा आयातित कार्गो के सीएचपीटी द्वारा वर्गीकरण के बारे में विवाद से संबंधित है। आयातकर्ता द्वारा सूचित अत्यावश्यकता के दृष्टिगत क्लियरिंग एजेंट की आवेदक-फर्म ने किए गए गलत वर्गीकरण (कथित) के अनुसार घाटशुल्क अदा किया और परेषण का निपटान कर दिया। तत्पश्चात, इस मामले में सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा लिए गए निर्णय के संदर्भ में उन्होंने पुनः वर्गीकरण और संग्रहित अधिक घाटशुल्क की वापसी के अनुरोध के साथ सीएचपीटी से संपर्क किया। सीएचपीटी ने अनुरोध अस्वीकार कर दिया। इसलिए, यह मामला उत्पन्न हुआ।

(ii) सीएचपीटी कहता है कि विवरण के बारे में अस्पष्टता है और इसलिए कार्गो को अवशिष्ट मद 95-ख अर्थात् 'अन्यन्त्र शामिल नहीं की गई सामग्री' के अधीन जाना होगा। आवेदक-फर्म ने इस विचार का भारी विरोध किया है और कार्गो को मद 50 अर्थात् 'पुजाँ संग्रहित संयंत्र और मशीनरी' के अधीन वर्गीकृत करने का अनुरोध किया है।

(iii) सीएचपीटी के अनुसार लदान दस्तावेजों को इस प्रकार शब्दांकित किया गया है कि कार्गो को 'मशीनरी' के रूप में वर्गीकृत करना असंभव हो रहा है। आवेदक-फर्म ने यह तर्क दिया है कि उसने बीजक देने की अंतर्राष्ट्रीय पद्धति का अनुपालन किया है और उसे करने के लिए उन्हें दंडित नहीं किया जाना चाहिए।

(iv) सीएचपीटी दावा करता है कि आयात का उल्लेख बीजक में 'संयंत्र' के रूप में किया गया है, और 'संयंत्र' तथा 'मशीनरी' समान नहीं हैं।

सीएचपीटी के दावे का आवेदक—फर्म द्वारा विरोध किया गया है, जो इंगित करता है कि बीजक आयात का उल्लेख 'संयंत्र' के रूप में नहीं करता बल्कि 'संयंत्र के लिए अतिरिक्त पुर्जे' के रूप में करता है ।

- (v) सीएचपीटी द्वारा उच्चतम दर लागू करने के लिए घाटशुल्क की विभिन्न दरों वाली वस्तुओं की एक से अधिक किस्म के पैकेज के रूप में परेषण को मानने के लिए मान—ख, सामान्य, अध्याय—II घाटशुल्क के अधीन मद सं 18 के संदर्भ का आश्रय लेना सूचित किया गया है । आवेदक—फर्म ने इस विचार का विरोध किया है और यह भिन्न मदों के आयात का मामला है । उनके अनुसार यह एकीकृत मद अर्थात् मशीनरी की संयुक्त इकाई के आयात का मामला है । ऐसा होते हुए मद सं 18 का संदर्भ लेना बिल्कुल संगत नहीं होगा ।
- (vi) सीएचपीटी ने अवलोकन किया है कि लदान दस्तावेजों को परेषण के 'संयंत्र', जिसपर उच्च शुल्क लग सकता है, के रूप में किसी वर्गीकरण से बचने के लिए संभवतः जानबूझकर भ्रमपूर्वक शब्दांकित किया गया है । आवेदक—फर्म ने इस अवलोकन के साथ इस आरोप का खंडन किया है कि गलत विवरण देकर सीमाशुल्क कम करने का प्रयास नहीं किया गया है; वास्तव में सीमाशुल्क उच्चतम दर पर अदा किया गया है ।
- (vii) सीएचपीटी को स्पष्ट रूप से परेषण की ऐसे ही मामले में पहले लेखापरीक्षा आपत्तियों के कारण अपशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत करने के लिए प्रवृत्त किया गया है ।

इस विषय पर पहले के एक लेखापरीक्षा अवलोकन (भूतल परिवहन मंत्रालय के माध्यम से प्राप्त) और पत्तन न्यास के अधिकार वाले कार्गो के वर्गीकरण के बारे में न्यायालय के एक निर्णय का उदाहरण देते हुए सीएचपीटी ने दावा किया है कि अस्पष्टता के मामलों में कार्गो को उसके राजस्व के लिए अत्यधिक लाभप्रद तरीके से वर्गीकृत करना पत्तन का अधिकार है । आवेदक—फर्म ने इस तर्क के साथ इस अवलोकन का विरोध किया है कि सेवा संगठन के रूप में सीएचपीटी को सही प्रशुल्क लागू करना चाहिए और उसे राजस्व अधिकतम करने की प्रेरणा से निर्देशित नहीं होना चाहिए ।

- (viii) जबकि इस बात पर विवाद नहीं हो सकता कि इस मामले में लदान दस्तावेज भिन्न—भिन्न व्याख्या की समावना प्रदान करता है और जबकि अस्पष्टता के मामले में कार्गो को वर्गीकृत करना स्वीकार्य रूप से पत्तन का अधिकार है, वहीं यह देखा जाना होगा कि क्या यह एक ऐसा मामला है, जिसमें पत्तन से अपने अधिकार के प्रयोग करने की अपेक्षा होगी । साधारण तौर पर सरकारी न्यास और एक सेवा—संगठन से अंतिम उपाय के रूप में ही ऐसे विवेक का प्रयोग करने की आशा की जाती है । स्पष्टतः इस मामले में अंतिम अधिकार का प्रयोग करने के पूर्व अस्पष्टता को दूर करने के लिए उपाय उपलब्ध था । सीमाशुल्क प्राधिकारी ने अपने अपार अनुभव और बहुत नियम पुस्तिकाओं की सहायता से परेषण को 'मशीनरी' के रूप में वर्गीकृत किया था । इसलिए, संभवतः सीएचपीटी को अंतिम उपाय के रूप में अपने अधिकार के प्रयोग करने की आवश्यकता नहीं थी ।

यहां यह मानना संगत है कि सीमाशुल्क प्राधिकारी सीमाशुल्क लगाने के लिए कार्गो को वर्गीकृत करने के प्रयोजन हेतु अंतर्राष्ट्रीय रूप से मानकीकृत नामावली की समरूप प्रणाली का प्रयोग करते रहे हैं ।

यह उल्लेखनीय है कि सीमाशुल्क प्राधिकारी का इस कार्य में दीर्घकालीन अनुभव है और उनके पास ऐसे मामलों में संपूर्ण संवीक्षा करने के लिए अनुभवी, योग्य और विशेषज्ञ कर्मचारियों का वर्ग है।

महत्वपूर्ण रूप से, जबकि पत्तन न्यास 'प्रदान की गई सेवा के लिए फीस' लगाने वाला एक सेवा—संगठन है, सीमाशुल्क प्राधिकारी राजस्व द्वारा कर संग्रहण करने वाली एजेंसी है। अगर इस मामले में किसी अस्पष्टता के कारण 'मशीनरी' के अतिरिक्त किसी चीज के रूप में संदर्भगत परेषण को वर्गीकृत करने की सम्भावना थी तो उन्होंने निश्चित रूप से वह किया होगा। ऐसा होते हुए ऐसी एजेंसी द्वारा किए गए कार्गो के वर्गीकरण को छोड़ा नहीं जा सकता। इसे कार्गो के उचित वर्गीकरण के लिए विश्वसनीय मार्गनिर्देशन प्रदान करना कहा जा सकता है। अगर पत्तन उस भ्रम, जिसने मामले का नियंत्रण किया, के कारण घाटशुल्क संग्रहित कर चुका था तो पुनः वर्गीकरण के लिए आवेदक—फर्म के अनुरोध के आधार पर सीएचपीटी को भूतलक्षी प्रभाव से अपने वर्गीकरण को सशोधित कर देना चाहिए था।

(ix) वास्तव में पत्तन—स्तर पर कार्गो के वर्गीकरण के मामले में, पत्तन न्यास और सीमाशुल्क प्राधिकारी, जो दोनों एक ही सरकार के साधन हैं, द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोणों के बीच पूर्ण समरूपता होनी चाहिए। इस प्राधिकरण को पहले ऐसे मुद्दे से निपटने का अवसर मिला था, जब उसने 'तटीय पोत— और 'विदेशगामी पोत' क्या है, उसकी साझा तौर पर स्वीकार्य परिभाषा प्रदान की थी। इस मामले ने इस मुद्दे को प्रखर रूप से ध्यान केंद्रित करने योग्य बनाया है और आईएनएसए के प्रतिनिधि, जिसने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया, ने सही अनुरोध किया कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इस मामले में व्यापक दृष्टिकोण अपनाना और विवाद को विस्तृत रूप से हल करना चाहिए।

किसी पत्तन न्यास के लिए कार्गो के वर्गीकरण के प्रयोजन के लिए नामावली की वही समरूप प्रणाली अपनाने में कोई आपत्ति नहीं हो सकती। पत्तन न्यास के पास सदैव अपनी स्थिति के संगत प्रशुल्कों का एक सेट होता है। परंतु, कार्गो का वर्गीकरण मनमाना और प्रतिकूल नहीं होना चाहिए; यह समरूप होगा।

(x) इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी ने तर्क दिया कि जबकि सीमाशुल्क प्राधिकारी के पास दर—निर्धारण की केवल एक किस्म है, वहीं पत्तन न्यास के पास कई किस्म—मूल्य—आधारित, वजन—आधारित, इकाई—आधारित, मात्रा—आधारित दर निर्धारण हैं— जिसका कोई विशेष महत्व नहीं है। उपयुक्त वर्गीकरण ही संगत है। पत्तन अधिसूचित दरों के अनुसार अपना राजस्व संग्रहित कर सकता है, परंतु 'उपयुक्त वर्गीकरण' के संदर्भ में ही।

10. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर वर्णित कारणों से प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है:

- (i) सीएचपीटी द्वारा इस मामले में अपनाया गया दृष्टिकोण उचित नहीं है, क्योंकि असंगत अस्पष्टता का कोई मामला नहीं है।
- (ii) सीएचपीटी की सीमाशुल्क प्राधिकारी द्वारा लिए गए निर्णय से निर्देशित अस्वीकृति उचित नहीं है।
- (iii) आवेदक—फर्म का कार्गो के पुनः वर्गीकरण और संग्रहित अधिक घाटशुल्क की वापसी के लिए अनुरोध स्वीकार्य है।

(iv) प्राधिकरण पत्तन न्यासों और सीमाशुल्क प्राधिकारी द्वारा कार्गो के वर्गीकरण के लिए अपनाई जाने वाली प्रणालियों के बीच समरूपता लागू करने का उपाय करेगा ।

11. तदनुसार, सीएचपीटी को अपने दरों के पैमाने के मद सं0 50 ख के अधीन संदर्भगत कार्गो को पुनःवर्गीकृत करने और केवल 0.11 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क लगाने का निर्देश दिया जाता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष
[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 5th May, 2000

No. TAMP/72/99-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation received from M/s Sreedhar Clearing Services Private Limited about classification of their import of Pilot Fermentation Plant for assessment of wharfage charges in the CHPT Scale of Rates as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Tariff Authority for Major Ports

Case No.TAMP/72/99-CHPT

M/s. Sreedhar Clearing Services Pvt. Ltd. ... **Applicant**

Vs.

The Chennai Port Trust ... **Respondent**

ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000)

This case relates to a representation received from M/s. Sreedhar Clearing Services Private Limited about classification of their imports of Pilot Fermentation Plant for assessment of wharfage charges. It has been argued that the CHPT has collected wharfage @ 0.44% under the Heading No.95-B of its scale of rates which relates to 'goods not covered elsewhere' instead of against item No.50 which relates to "plant and machinery with parts" attracting a wharfage charge @ 0.11%.

2. M/s. Sreedhar Clearing Services Private Limited have made the following submissions in support of their arguments:

- (i). M/s. Orchid Chemicals and Pharmaceuticals Limited have imported three Pilot Fermentation plants used in the manufacture of drugs. The machinery consists of the following parts:
 - (a). 1KL, 0.3KL and 0.05KL Reactors with jacket and Insulation.
 - (b). Mixing Machine.
 - (c). Liquid and Air Filters
 - (d). Pressure and Solenoid Valves.
 - (e). Heat Exchangers.
- (ii). All the parts are assembled together and imported as one unit and the invoice also carries one value only.
- (iii). The Customs Authorities have assessed the consignment under the Chapter Heading 'machinery, plant and laboratory equipment, other than machinery or plant of a kind used for domestic purposes'.

3. As the importers wanted the machinery urgently, the clearing agents got the consignment cleared by paying wharfage @ 0.44% at the first instance, as demanded by the CHPT; and, subsequently, approached the Port Trust for refund of the excess amount by reclassifying the import under item 50 of the Scale of Rates of the CHPT. However, their request has not been agreed to by the CHPT.

4. Comments were called for from the CHPT as well as the Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI).

5. The MCCI have made the following submissions:

- (i). The CHPT Scale of Rates provides a distinct heading under item No.50 of Scale-A, General, Chapter II, 'Wharfage' which covers "Machinery of all kinds and Parts thereof". That being so, the classification should have been done under item No.50 attracting a wharfage of 0.11%.

(ii). The Customs have classified the item under Custom Tariff 8419.89 which covers 'machinery, plant or laboratory equipment'. The Customs have accepted the imported item as single unit of machinery.

(iii). Classification of the item by the CHPT under serial No.95-B -- 'goods not elsewhere specified' and collecting a wharfage at 0.44% is not correct, when there is a specific heading under S.No.50 for "Machinery of all kinds and parts thereof".

6. The CHPT in their reply have justified their stand on the following grounds:

(i). The description as given in the Bill of Entry is 'Spares Equipments for Pilot Fermentation Plant with Spares and Accessories'. Although the party has claimed the imported cargo as machinery in reality as per the shipping documents it is Spares Equipments, Spares Accessories, Pipes and instrumentation for the Pilot Fermentation Plant and nowhere the description "Mixing Machine" is found in the shipping documents or the invoice.

(ii). Plant and machinery do not mean one and the same thing. Though the plant may comprise besides other things machinery by itself, the word Plant does not connote machinery.

(iii). The decision has been taken to classify the item under 95-B because of variations in definitions between Plant and Machinery and the directions given by the Accountant General (Audit) and the Government. Whenever there is scope for interpretation, it is the prerogative of the Port Trust to interpret classification of an item in a manner which is beneficial to its revenue.

(iv). The CHPT Scale of Rates does not have a separate classification for 'Plant'. The Port has therefore classified the item under 95-B - 'goods not otherwise specified' for the purpose of wharfage assessment.

(v). If the claim of the party that Plant and Machinery are one and the same is accepted, it may lead to a piquant situation where even 'vehicles' can be classified as machinery attracting lower wharfage.

7. M/s. Sreedhar Clearing Services Private Limited have responded to the submissions made by the CHPT as under:

- (i). The Indian Customs follow internationally accepted Harmonised System of Nomenclature (HSN), as a signatory to WTO and WCO. Classification of any imported item is crucial as it affects tax, duty on the import, etc., and for this purpose the Customs have qualified officers, specialising in classification of various items of import.
- (ii). The Customs have accepted the import as “machinery”.
- (iii). The present import is ‘spare equipment’ for Pilot Fermentation Plant and is **not** Plant by itself.
- (iv). When the import is an equipment of machinery and when there is a specific heading for machinery in the port Scale of Rates under item No.50, applying a different classification is incorrect.
- (v). The Port is a service provider and a service industry. It must apply the right tariff instead of charging at the highest rate.

8. A joint hearing in this case was held at the CHPT. During the joint hearing the following arguments were advanced:

M/s. Sreedhar Clearing Services Private Limited

- (i). What we imported was machinery. The explanation given in this regard was accepted by the Customs. However, the CHPT has not accepted it.
- (ii). We have followed the international practice of invoicing for which we shall not be penalised.
- (iii). There is no question of ambiguous classification to reduce Customs duty – We have paid the highest duty.
- (iv). Customs manuals are voluminous and their classifications are based on a thorough scrutiny.
- (v). Unless Customs are satisfied in detail, they will not even release the goods.



The Madras Chamber of Commerce and Industry

- (i). What is necessary is to be clear about whether it is a machinery or not?
- (ii). Even a part of machinery should go under item 50 and not 95 - B.

- (iii). This is a case of import of a composite unit of machinery. The CHPT cannot insist on itemisation.
- (iv). It is a Custom built item. There is no product brochure.
- (v). Importer has given a description of the process and also a diagram.
- (vi). The CHPT must not go by maximisation of revenue. It must apply the correct tariff.
- (vii). The CHPT's argument that 'plant' is mentioned in invoice is incorrect. It only says, spares for a plant.
- (viii). This is not a case of heterogeneous items. This is an integrated item. Sl. No. 18 of the CHPT scale of rates is, therefore, not relevant. If the CHPT contention is accepted, then, all imports will go under item 95 – B.
- (ix). Chapter 84 of Customs Tariff is relevant. Internationally it is taken as a classification only for machinery. Accordingly, it has adopted the Harmonised System of Nomenclature. CHPT also must adopt it and abide by it.
- (x). Greater harmony between the Port and the Customs is required in such matters. Two public bodies cannot be allowed to adopt different approaches in such basic matters. There were such unacceptable differences in the matter of definition of 'coastal vessels' also. The TAMP had to resolve it. Likewise, TAMP may take a larger view in this case also and resolve the dispute.

There can be no objection for the CHPT to adopt the same Harmonised System of Nomenclature for purposes of classification of cargo. The Port can always have a set of tariffs relevant to its position. But, the cargo classification shall not be arbitrary or discordant; it shall be harmonious.

The Chennai Port Trust

- (i). The CHPT is not bound by Customs classification. They have only one type of rating. The CHPT go either by *ad valorem* or by weight.
- (ii). The importer says, 'this is not plant', possibly, because the Customs rate is higher for a plant.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case and the facts given above, the following position emerges:

(i). This case relates to a dispute about classification by the CHPT of the cargo imported by the Applicant-Firm. In view of urgency reported by the importer, the Applicant-Firm of Clearing Agents paid the wharfage according to the (allegedly) wrong classification done and cleared the consignment. Subsequently, with reference to the decision taken by the Customs Authorities in the matter, they approached CHPT with a request for re-classification and refund of the excess wharfage collected. The CHPT rejected the request. Hence this case.

(ii). The CHPT says, there is ambiguity about the description and, therefore, the cargo has to go under the residuary item 95-B i.e., 'goods not covered elsewhere'.

The Applicant-Firm has vehemently contested this contention; and, has pleaded for the cargo being classified under Item 50 viz., 'Plant and Machinery with parts'.

(iii). According to the CHPT, the shipping documents are so worded as to render it impossible for classifying the cargo as 'machinery'.

The Applicant-Firm has argued that it has followed the international practice of invoicing and should not be penalised for doing that.

(iv). The CHPT claims that the import is described as 'Plant' in the invoice; and, 'Plant' and 'Machinery' are not the same.

This claim of the CHPT has been contested by the Applicant-Firm who point out that the invoice does not describe the import as a 'Plant' but as 'spares for a Plant'.

(v). The CHPT is also reported to have taken recourse to a reference item No.18 under Scale-B, General, Chapter II Wharfage, for treating the consignment as a package of more than one variety of articles carrying different rates of wharfage so as to apply the highest rate.

The Applicant-Firm has contested the contention that this is a case of import of heterogeneous items. According to them, this is a case of import of an integrated item i.e., of a composite unit of machinery. That being so, reference to item No.18 will not be relevant at all.

(vi). The CHPT has observed that the shipping documents have, possibly, been deliberately confusingly worded so as to prevent any classification of the consignment as a 'Plant' which may attract a higher Duty.

The Applicant-Firm has discounted this allegation with the observation that there has been no attempt to reduce Customs Duty by wrong description; actually, Customs Duty has been paid at the highest rate.

(vii). The CHPT has apparently been impelled to classify the consignment under the residuary category because of audit objections earlier in similar cases.

Citing an earlier audit observation on the subject (received through the Ministry of Surface Transport) and a Court ruling about classification of cargo being the prerogative of the Port Trust, the CHPT has claimed that it is the prerogative of the Port, in cases of ambiguity, to classify the cargo in a manner most beneficial to its revenues.

The Applicant-Firm has contested this observation with the plea that the CHPT, as a service-organisation, must apply the correct tariff and not be guided by motivations for maximising revenues.

(viii). While it may not be disputed that the shipping documents in this case lend scope for different interpretations, and while undeniably the CHPT may have the prerogative to classify cargo in cases of ambiguity, it has to be seen whether this is one such case in which the Port will be required to exercise its prerogative. Ordinarily, a Public Trust, and a service-organisation at that, will be expected to resort to exercise of such discretion only as a last resort. In this case, evidently, a resort was available to remove the ambiguity before exercising the ultimate prerogative. The Customs Authority, with the help of its vast experience and voluminous manuals, had classified the consignment as 'machinery'. There was, perhaps, therefore, no need for the CHPT to take recourse to exercise its prerogative of last resort.

It is relevant here to recognise that the Customs Authority has been making use of the internationally standardised Harmonised System of Nomenclature for purposes of classifying cargo for levy of Customs Duty.

It is noteworthy that the Customs Authority has long-standing experience in this work and has also a vast retinue of experienced, qualified and specialist staff to conduct a thoroughgoing scrutiny in such cases.

Significantly, while a Port Trust is a service-organisation levying 'a fee for service provided', the Customs Authority is an agency collecting a tax by way of revenue. If there was scope, because of any ambiguity in this case, to classify the consignment in reference as anything other than 'machinery', they would surely have done that. That being so, the classification of cargo done by such an agency cannot be lightly dismissed. It cannot but be said to provide a reliable guidance for proper classification of the cargo. Even if the Port had already collected wharfage, because of the confusion that governed the case, based on the Applicant-Firm's request for a re-classification, the CHPT should have amended its classification with retrospective effect.

- (ix). In fact, in the matter of classification of cargo, at the port-level, there has to be complete harmony between the approaches adopted by the Port Trust and the Customs Authority, both of whom are instrumentalities of the same Government. This Authority had an occasion to deal with this issue earlier when it gave a commonly acceptable definition of what is a 'coastal vessel' and what is a 'foreign-going vessel'. This case has done well to bring up this issue in sharper focus. And, the representative of the INSA who attended the joint hearing, has rightly urged that the TAMP must take a larger view in this case and resolve the dispute comprehensively.

There can be no objection for a Port Trust to adopt the same Harmonised System of Nomenclature for purposes of classification of cargo. A Port Trust can always have a set of tariffs relevant to its position. But, the cargo classification need not be arbitrary or discordant; it shall be harmonious,

- (x). In this backdrop, the CHPT argument that whereas the Customs Authority has only one type of rating, a Port Trust has many types – value-based, weight-based, unit-based, volume-based – has no particular significance. What is relevant is appropriate 'classification'. The port can collect its revenues as per the rates notified but with reference to the 'appropriate classification'.

10. In the result, and for the reasons stated above, the Authority decides as follows:

- (i). The approach adopted by the CHPT in this case is not justified, as there is no case of irreconcilable ambiguity.
- (ii). The refusal by the CHPT to be guided by the decision taken by the Customs Authority is not reasonable.
- (iii). The request of the Applicant-Firm for a re-classification of the cargo and refund of the excess wharfage collected is acceptable.

(iv). The Authority shall take steps to introduce harmony between the systems adopted by the Port Trusts and the Customs Authority for classification of cargoes.

11. Accordingly, the CHPT is directed to reclassify the cargo in reference under item No.50B of its Scale of Rates and levy a wharfage only @ **0.11%**.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt. III/IV/Exty/143/2000]